

Jovens representam 45% das mortes por acidentes de trabalho com moto, aponta estudo do ISC

Autor: Egberto Siqueira

Categories : [Saúde](#)

Data: 03/07/2020

Um estudo elaborado pelo Instituto de Saúde Coletiva (ISC) da UFBA traçou o perfil das vítimas fatais de acidentes de trabalho envolvendo motocicletas no Brasil. São majoritariamente homens (89,8%), entre 25 e 39 anos (45,2%), trabalhadores da indústria (31,7%) ou do ramo de serviços e comércio (29,1%). O levantamento é baseado em dados fornecidos pelo Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) e pelo Sistema de Informação sobre Agravos de Notificação (SINAN), do Ministério da Saúde.

Durante o período analisado, de 2007 a 2018, foram registradas 395.998 mortes por acidentes de transportes terrestres em todo o país. Desse total, 30% envolveram motocicletas. O estudo também evidencia o aumento da frota de motos na última década, que saltou de 11 milhões em 2007 para 26,7 milhões em 2018, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

“O objetivo é contribuir para o conhecimento desse grave problema de saúde e, assim, para o aprimoramento das políticas de proteção a esses trabalhadores, cujo trabalho se tornou tão necessário com a pandemia da Covid-19”, destaca a professora Vilma Santana, coordenadora do Programa Integrado em Saúde Ambiental e do Trabalhador (PISAT) do ISC/UFBA.

No trânsito, os acidentes de trabalho podem ocorrer tanto no trajeto de trabalhadores da casa para o trabalho ou do trabalho para casa, como no exercício do trabalho em si, como na prestação de serviços diversos, a exemplo das entregas de mercadorias e o transporte de passageiros (mototáxi). “Essas diferenças definem os acidentes de trabalho como de trajeto ou típicos e, para cada grupo, correspondem ações de prevenção distintas”, explica a professora.

Registros incompletos

Embora a informação sobre a relação com o trabalho seja obrigatória em toda declaração de óbito causado por lesões devidas a causas externas (acidentes de trânsito e violências), os pesquisadores mostram que apenas 37,8% dos registros oficiais apresentavam esse dado. Dos casos que foram devidamente registrados, apenas 12,3% foram reconhecidos como acidentes de trabalho, dos quais 20% (3.692 casos) envolveram motocicletas.

Segundo o professor Cleber Cremonese (ISC/UFBA), apesar do número de trabalhadores que utilizam motos ser cada vez mais expressivo, os dados epidemiológicos sobre os acidentes de trabalho com esse tipo de veículo ainda são insuficientes no Brasil. “Esses achados revelam a má qualidade do preenchimento das informações, seja na existência do registro ou na sua consistência. Isso revela a pouca importância conferida a uma informação tão valiosa para a garantia dos direitos das vítimas e familiares, bem como para a prevenção”, alerta o professor.

Acidentes não-fatais

Entre 2007 e 2018, o SINAN registrou 75.441 acidentes de trabalho não-fatais envolvendo motos no país. Apesar do número de homens ser expressivamente maior (81,9% dos casos), os pesquisadores identificaram um aumento significativo de acidentes de trabalho entre motociclistas do sexo feminino. Em 2007, 84 casos envolveram mulheres,

saltando para 2.141 acidentes em 2018, ou seja, um aumento de 2.900%. Entre os homens, os casos variaram de 764 em 2007 para 8.345 em 2018, crescimento de 1000% no período em análise.

Do total de casos não-fatais envolvendo motos, 70,9% eram de trabalhadores com vínculo formal. “Essa predominância pode ser explicada pela maior procura dos serviços visando ao reconhecimento da relação com o trabalho do acidente por esses trabalhadores que podem auferir benefícios da Previdência, como o auxílio acidente. Como a concessão desses benefícios requer o reconhecimento do nexos ocupacional pela perícia da Previdência, a notificação no SINAN pode contribuir para o reconhecimento da natureza ocupacional do acidente”, observa Cremonese.

Entre os casos de trabalhadores formais, predominaram as ocupações em serviços e comércio (59%) e na indústria (17,1%), distribuição parecida à observada na categoria com vínculos informais. “Em geral, chama a atenção o elevado número de casos entre os trabalhadores dos serviços e comércio, tanto entre os formais quanto entre os informais, e na produção de bens e serviços industriais”, reforça o professor.

Repercussões

No dia 01 de julho, uma greve nacional mobilizou milhares de entregadores de aplicativos pelo país com o objetivo de cobrar melhores condições de trabalho, medidas de proteção contra o novo coronavírus, além de mais transparência na dinâmica de funcionamento dos serviços e formas de remuneração. Chamada de “Breque dos Apps”, a paralisação organizada por grupos na internet reuniu trabalhadores de empresas como Rappi, Loggi, Ifood, Uber Eats e James em diversas cidades do país. Outro movimento semelhante está programado para acontecer no dia 12 de julho.

Para o Presidente da Associação de Motofretistas com Aplicativos do Estado de Pernambuco (Amap-PE), Rodrigo Correa, existe uma sobrecarga de trabalho que ajuda a elevar o risco desses trabalhadores a acidentes envolvendo esses veículos. “São períodos de até 12 horas por dia para conseguir entre 80 e 100 reais. O ganho é por produtividade, ou seja, quanto mais rápido e ágil o motofretista for, maior será seu ganho”, destaca.

Ele também aponta para a necessidade de maior valorização da categoria, tanto pelo poder público como pelas empresas de aplicativos e sociedade. “O isolamento social devido à pandemia da Covid-19 mostrou a importância dos trabalhadores em atividades por delivery”, observa.

Segundo o presidente da Federação Brasileira dos Motociclistas Profissionais (Febramoto), Gilberto Almeida dos Santos, que há 18 anos atua no trânsito de São Paulo, a proteção da categoria passa pela formalização dos contratos de trabalho, especialmente nas empresas de aplicativos, que operam apenas como intermediadoras do negócio e sem obrigações trabalhistas.

“É preciso que haja cumprimento da lei 12.009/2009, que trata das normas de segurança de motofretista e motoboy; a efetivação da lei 12.436/2011, que veta práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais; e a adoção da lei 12.997/2014, que considera perigosas as atividades de trabalho em motocicleta, garantindo o direito ao recebimento do adicional de periculosidade de 30%”, completa.

Para a professora Vilma Santana, o estudo é uma oportunidade de avaliar os impactos sociais e humanos dos acidentes de trabalho no trânsito e, em especial, os que envolvem motos, desde o número de vidas perdidas às incapacitações para o trabalho, tratamentos e reabilitações prolongadas, além das sequelas emocionais que repercutem na família e na vida do trabalhador. “A sobrecarga dos serviços de saúde, a elevada ocupação de leitos em hospitais e demanda por serviços de reabilitação sinalizam a urgência em enfrentar esse problema social de complexa determinação”, conclui.

Os resultados do estudo estão disponíveis na 16ª edição do boletim epidemiológico elaborado pela equipe do

Programa Integrado em Saúde Ambiental e do Trabalhador (PISAT) do Instituto de Saúde Coletiva (ISC/UFBA), em colaboração com a Coordenação Geral de Saúde do Trabalhador (CGST/MS). Para acessar a publicação completa, [clique aqui](#).